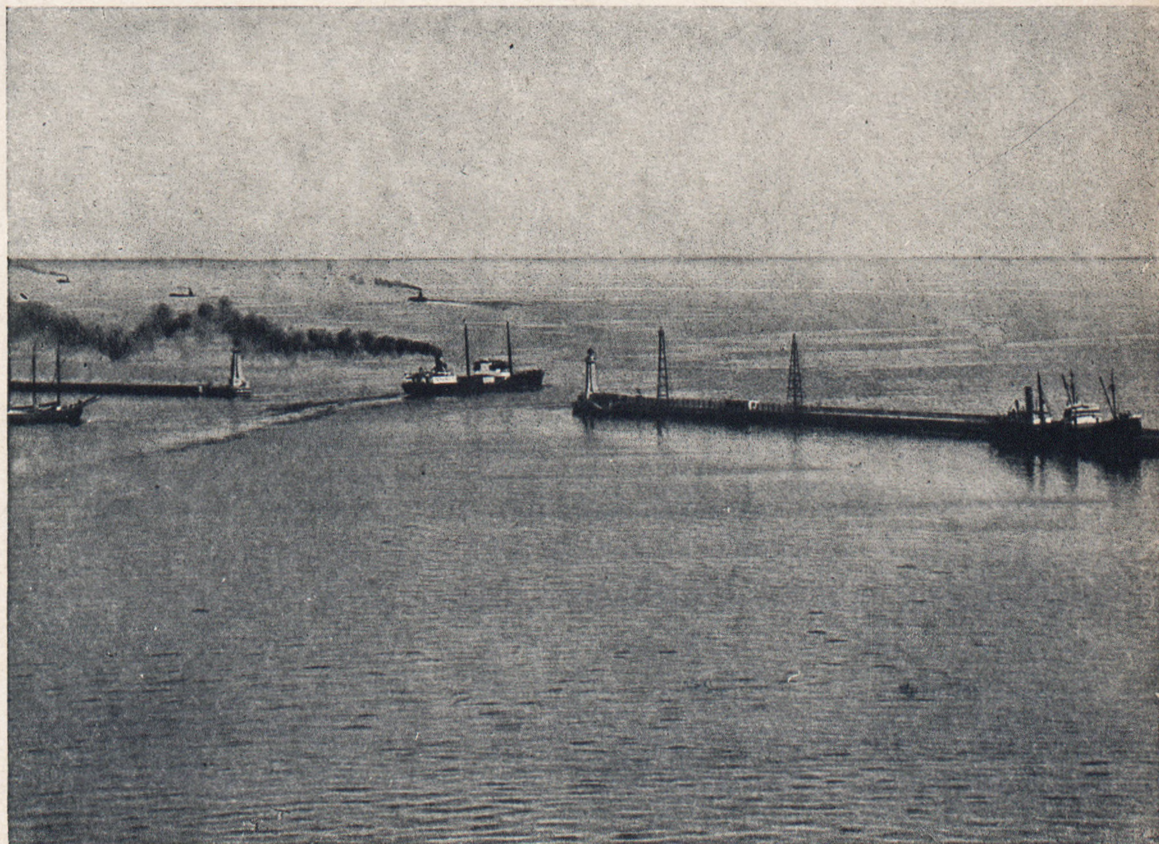
TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU



Gdynia. — Wjazd do portu. Fot. Morska Agencja Fotograficzna.



1936
SIERPIEŃ
8

cena 50 gr.

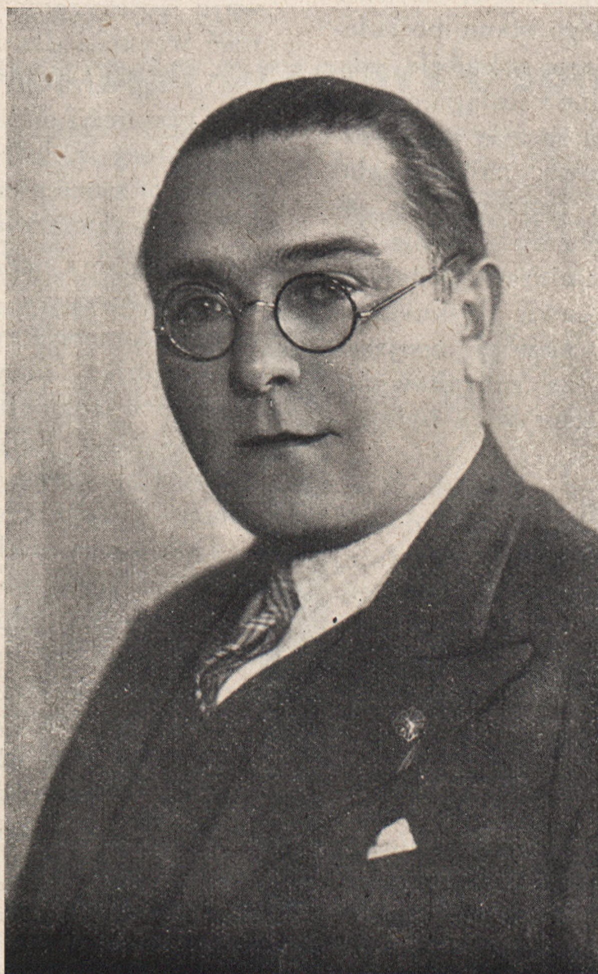
TREŚĆ ZESZYTU:

Touring

miesięcznik

Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA SIERPIEŃ 1936 ROK 1 (XI) Nr. 8



FERDYNAND ŚWITALSKI
Wiceminister Skarbu
Prezes Polskiego Touring Klubu

Rola Polskiego Touring Klubu w motoryzacji i turystyce

Sprawa motoryzacji nie przestaje być aktualnem zagadnieniem, na temat którego wypowiedział już swoje uwagi znaczny zastęp specjalistów.

Doceniamy wszyscy palącą konieczność zmotoryzowania Polski, bowiem rozumiemy jak potężną rolę odgrywa rozpowszechnienie pojazdów mechanicznych wśród ludności Państwa zarówno dla celów gospodarczych jak i obrony, potanienia kosztów transportu, dla turystyki, sportu i wygody.

Rozwój techniki oraz współczesne wymagania kulturalne sprawiły, że ze względów wyżej przytoczonych rozrost motoryzacji na

szerokim świecie, zaczyna powoli wypierać „przestarzały“ już dziś na Zachodzie środek lokomocji — kolej.

Tymczasem, my Polacy w dalszym ciągu w motoryzacji jesteśmy na szarym końcu...

Dopiero ostatnie półrocze kalendarzowe wykazało u nas wzrost pojazdów mechanicznych o 2414 w porównaniu ze stanem na dzień 1 stycznia b. r., przyczem cyfra ta jest wyższa o 1250 pojazdów od najwyższego stanu jaki notowała statystyka od dwuch lat. Jest to bardzo niewiele, bo stanowi zaledwie 7% naszego bardzo ubogiego stanu posiadania z początkiem bieżącego roku, ale gdy zważy się, że są to rezultaty osiągnięte do 1 lipca b. r., a więc zanim zaczęły praktycznie grać rolę ulgi podatkowe, zniżka opłat drogowych, zniżona cena benzyny, że zatem rezultat ten osiągnęliśmy jedynie na podstawie zapowiedzi o zamiarach podejścia do zagadnienia i na podstawie dyskusji na łamach prasy, możemy raźniej spojrzeć w przyszłość i stwierdzić, że zadrukowanie licznych szpalt tematem motoryzacji było celowe i owocne.

Na temat motoryzacji na łamach „Touring“u przeprowadzona została w dużym rozmiarze szczegółowa dyskusja, w której poddawano analizie zarówno program motoryzacji, jak i samą politykę motorową, to też sądzę, że bodaj w skromnym rozmiarze przyczyniliśmy się do efektów, które oby były początkiem wielkiego dzieła. Zrozumiałem jest, że jako organizacja społeczna obowiązani jesteśmy udzielać zawsze na łamach naszego oficjalnego organu gościny autorom artykułów dyskusyjnych o motoryzacji, a czyniliśmy to tem chętniej, że rozumieliśmy, iż prowadzona przez fachowców rzeczowa krytyka może wyjść tylko na dobro sprawy.

Nawet omówienie w dyskusji odmiennego stanowiska od przyjętej polityki, byle obejmowało ono fachowo ujęte zagadnienia, w rezultacie swym przyczynić się musi do uzyskania efektów dodatnich, chociażby przez dostarczenie czynnikom miarodajnym materjałów do dalszych prac i posunięć.

Tutaj muszę stwierdzić, iż niewzruszalną jest zasada, że najbardziej genjalny dowódca bez dzielnych żołnierzy nie potrafi osiągnąć zwycięstwa i dlatego w omawianej sprawie realizacji programu motoryzacji Polski, udział w tej odpowiedzialnej pracy muszą wziąć wszystkie twórcze talenty umysłowe, skupiające się w organizacjach społecznych tego typu co Polski Touring Klub.

Jeśli chodzi o naszą rolę w tym zagadnieniu, to sprecyzowałbym ją w następujących czterech zasadniczych punktach:

1. Polski Touring Klub powinien i musi współpracować z czynnikami decydującemi w sprawie motoryzacji Polski;

2. będzie on zwracał uwagę w jaki sposób usuwać główne braki w dziedzinie rozwoju motoryzacji, oraz w jaki sposób stwarzać warunki dla zmotoryzowania Polski;

3. Polski Touring Klub tak jak dotychczas również i nadal będzie uświadamiał szerokie sfery społeczeństwa o konieczności należytego zrozumienia doniosłości zagadnienia motoryzacji dla rozwoju Państwa;

4. będzie nadal roztaczał opiekę nad zmotoryzowanym turystą, zapewniał mu wszelką pomoc i realizował swój program, kontynuując dotychczasową działalność, zgodnie z memorjałem, złożonym przez Zarząd Główny Panu Prezesowi Rady Ministrów, Członkom Rządu, Władzom i Urzędom.

Doceniamy należycie obowiązki nasze, wypływające z postanowień statutu i świadomi jesteśmy odpowiedzialności przed społeczeństwem za naszą działalność i dlatego z całym spokojem oświadczamy, że s i ł y n a s z e b e z z a s t r z e ż e ń oddajemy do dyspozycji czynników decydujących i pragniemy, jako Polski Touring Klub odegrać w zmotoryzowaniu Polski taką samą rolę, jaka przypadła w udziale niemal wszystkim Touring Klubom na świecie.

Dla przykładu podaję, że angielskie Stowarzyszenie, zaprzyjaźnione z Polskim Touring Klubem, posiadające prawie 600 tysięcy członków umieściło w Anglji na drogach około 100 tysięcy znaków drogowych w 6 tysięcy miastach. Oto pomoc społecznej organizacji!

Muszę wreszcie podkreślić, że Polski Touring Klub oprócz działalności na polu motoryzacji interesuje się w żywym stopniu sprawą turystyki i propagandą Polski zagranicą, jako kraju turystycznego.

W tej dziedzinie praca nasza idzie po linji uchwał „Komisji Międzyministerjalnej do zbadania zagadnień turystyki“, powołanej przez Pana Prezesa Rady Ministrów

17.X.1928 r., a która w swym oficjalnym protokule z dnia 16 marca 1931 r. stwierdza, że:

1. w wielu państwach turystyka wywiera decydujący wpływ na aktywność bilansu płatniczego tych państw,

2. jest źródłem rozwoju istniejących i powstawania nowych gałęzi przemysłu narodowego, wpływających dodatnio na wzmaganie się życia gospodarczego,

3. jest najlepszym i najskuteczniejszym środkiem propagandy gospodarczej i politycznej.

Jak z tego pobieżnego opisu wynika Polski Touring Klub ma poważną rolę do spełnienia, a jesteśmy w tak szczęśliwych warunkach, że trudne zadanie i wielką pracę, jaka stoi przed nami możemy wykonać i wykonamy.

F. Świtalski
Prezes Zarządu Głównego
Polskiego Touring Klubu

Kryzys francuskiego przemysłu samochodowego

Podczas gdy Niemcy w ciągu ostatnich dwuch lat wprost w oszałamiającym tempie (chociaż niezawodnie nieco sztucznie) rozwinęły swój przemysł samochodowy, w Anglji rozwój postępuje stopniowo lecz ciągle, w U. S. A. przełamano w roku ubiegłym kryzys samochodowy, we Francji produkcja pojazdów mechanicznych od kilku lat bezustannie spada.

Oficjalne statystyki francuskie nie podają ilości wyprodukowanych wozów w sztukach ograniczają się tylko do wskaźników. Wskaźniki te (licząc rok 1913 za 100) wykazują maximum 370 (w roku 1929) i spadają do 403 (w roku 1935).

Licząc według danych fabrycznych otrzymamy następujące zaokrąglone cyfry w sztukach za ostatnie lata. Wyprodukowano mianowicie we Francji:

TABELA 1

W roku	W sztukach
1925	178.000
1926	192.000
1927	191 300
1928	223.500
1929	254.000
1930	230.000
1931	201.000
1932	173.000
1933	190.000
1934	186.000
1935	167.000

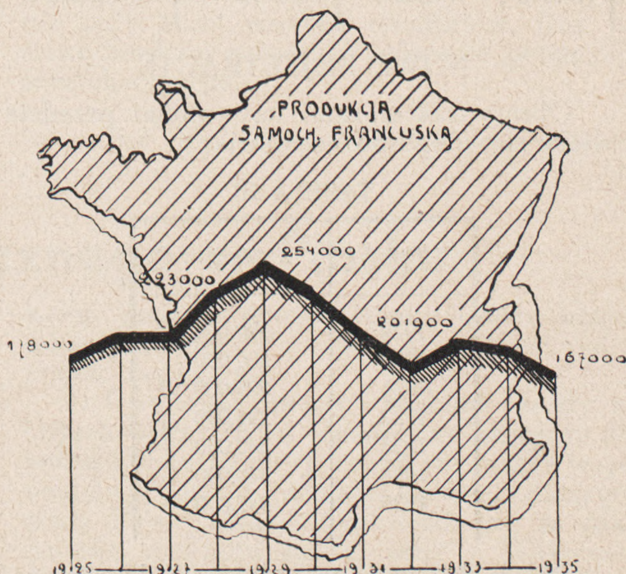
W ilościach tych wozy przemysłowe stanowiły:

TABELA Ia

W roku	Sztuk
1931	32.000
1932	25.000
1933	30.000
1934	23.000
1935	20.000

Przyczyny spadku produkcji samochodowej są różnego rodzaju.

Po pierwsze ogólne przesilenie gospodarcze odbiło się na przemyśle samochodowym wo-



góle — siła bowiem konsumpcyjna ludności zmalała bardzo znacznie. Odzwierciadla to najlepiej spadek sprzedaży nowych wozów w ostatnich latach — przy jednoczesnem u-

trzymaniu się, a nawet pewnym wzroście obrotów wozami używanemi.

Tłomaczy się to tem, że z jednej strony życie gospodarcze, z drugiej zaś strony przyzwyczajenie ludności wymaga samochodu, na nowe jednak wozy, wobec zbyt powolnej zniżki cen — klijentela nie może sobie pozwolić.

Rejestracje nowych wozów wynosiły w cyfrach zaokrąglonych:

TABELA II

ok	Sam. oscb.	Sam. przemysł.	Ogółem
1929	170.000	53.000	223.000
1930	184.000	41 000	225.000
1931	155.000	33.000	188.000
1932	138 000	28.000	166.000
1933	149.000	28.000	177.000
1934	152 000	24.000	176 000
1935	141.000	21.000	162.000

NOWE REJESTRACJE

Obroty zaś wozami używanemi przedstawiały się w sposób następujący.

TABELA III

Rok	Ilość sztuk
1929	300.000
1930	300.000
1931	325.000
1932	335.000
1933	340.000
1934	340.000
1935	345.000

Dalszych przyczyn należy się dopatrywać w dewaluacji walut zagranicznych — co spowodowało stosunkowo bardzo znaczny spadek cen samochodów zagranicznych (szczególniej amerykańskich). Pozatem ogromna aktywność producentów niemieckich na rynkach eksportowych, wreszcie wprowadzenie w wielu krajach autarchji — wpłynęło bardzo ujemnie na eksport francuski, który w latach dobrej konjunktury wynosił 20% całkowitej pradukcji.

Spadek eksportu ilustruje tablica IV.

FRANCUSKI EKSPORT SAMOCHODOWY

Powracając do rynku wewnętrznego — trzeba stwierdzić, że na zmniejszenie obrotów samochodami wpłynęło również wywołane deficytami budżetowemi ogólne zwiększenie podatków, na zmniejszenie zaś obrotów wozami przemysłowemi bezwzględna akcja kolei żelaznych, uważających, — jak zresztą wszędzie, za główną przyczynę swych deficytów — niebezpiecznego konkurenta — transporty samochodowe.

TABELA IV

Rok	Ilość sztuk
1929	57.000
1930	38 000
1931	30.000
1932	32 000
1933	26.000
1934	25 000
1935	19.000

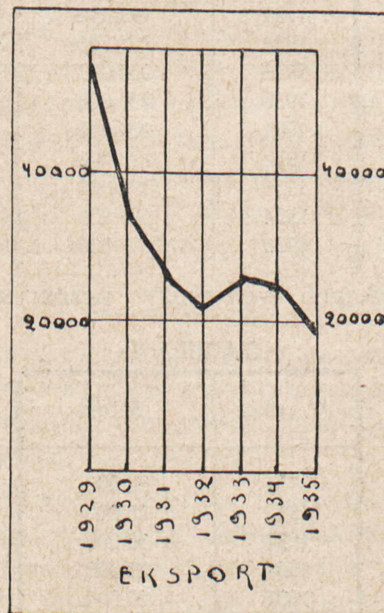
Temniemniej jednak należy zdać sobie sprawę z tego, że przemysł samochodowy i eksploatacja samochodów daje we Francji pracę (nie licząc przedsiębiorstw budowy dróg) około 600.000 ludziom t. j. o circa 100.000 więcej niż koleje.

Mianowicie:

Fabryki samochodowe zatrudniały bezpośrednio do ostatnich czasów . . . około	80.000	ludzi
Fabryki opon, części i akcesorji	50.000	„
Garaże i warsztaty reparacyjne	120.000	„
Sprzedaż samochodów . . .	30.000	„
Przemysł i handel materjałów pędnych	40.000	„
Wreszcie szoferów zawodowych, konduktorów etc. było około	280.000	„
Łącznie	600.000	ludzi

Przemysł samochodowy skonsumował w roku 1935 około:

110.000 ton blachy
100.000 ton stali
40.000 ton odlewów,



wartość zaś produkcji w tym roku wyniosła około 5 miljardów franków franc., włączając zaś akcesorja i przemysł gumowy znacznie więcej. Cyfry te mają swoją wymowę zarówno pod względem gospodarczym jak i socjalnym.

Z tych więc względów Rząd Francuski stara się w ostatnich czasach pobudzić rynek samochodowy przy pomocy zarządzeń, mających na celu z jednej strony zwiększenie obrotu samochodami, z drugiej zaś, — chcąc uchronić się od deficytu własnych i subsydjowanych kolei, zdążających do umożliwienia współżycia kolei żelaznych z transportami samochodowemi. Naogół jednak posunięcia te nie były szczęśliwe i nie dały pożądanych rezultatów. Za konkretnie i bezpośrednio zmierzające do ożywienia rynku samochodowego można uważać tylko:

a) Dekret z dnia 6 lipca 1934 zniżający podatek luksusowy od samochodów osobowych z 6% do 2% i od samochodów takich jakie mogą służyć do przewozu osób lub też ciężarów z 3 do 2%.

Dekret ten spowodował swego czasu bezzwłoczną odpowiednią zniżkę cen;

b) pewne ulgi podatkowe przyznawane produkcji — dla wozów przeznaczonych na eksport (około 1.50 fr. fr. od 1 kilograma na określony okres czasu — od września 1934 r.), wreszcie:

c) wprowadzenie w początku 1936 roku scalonego podatku dla produkcji samochodowej. Podatek ten ustalono w wysokości 4,3% dla samochodów osobowych i 2,75% dla wozów przemysłowych, zamiast wielokrotnie płaconego przedtem podatku obrotowego w wysokości każdorazowej 2%.

Pozostałe zarządzenia — a mianowicie zniesienie podatków od samochodów — lecz zastąpienie go dodatkowem obciążeniem paliwa i usiłowania przeprowadzenia t. zw. koordynacji (t. j. współpracy) pomiędzy kolejami i przewozami samochodowemi przeprowadzane zresztą, jak to postaram się wyjaśnić w następnym artykule, zbytnio pod kątem widzenia interesów kolei — nie tylko nie dały oczekiwanych rezultatów, lecz jeszcze bardziej utrudniły położenie przemysłu samochodowego.

Inż. dypl. Kazimierz Podhorski-Okołów

Postulaty Zjazdu turystycznego w Pińsku

Podajemy poniżej w skrócie uchwały Zjazdu Turystycznego w Pińsku, protokuł z którego otrzymaliśmy od Wydziału Turystyki Min. Komunikacji. W Zjeździe wziął udział również Delegat Polskiego Touring Klubu w Brześciu nad Bugiem p. M. Korwin-Milewski.

Zjazd odbył się w dniach 5 i 6 czerwca r. b. i zwołany został przez Ministerstwo Komunikacji.

I. POSTULATY KOMUNIKACYJNE.

1) Za podstawowe zagadnienie dla rozwoju ruchu turystycznego na Polesiu uznaje Zjazd **poprawę środków komunikacyjnych,** zarówno w dziedzinie komunikacji drogowej, jak kolejowej i wodnej .

A. Komunikacja kolejowa.

2) Zjazd uważa za pożądane wybudowanie 22 kilometrowego odcinka kolei wąskotorowej z Kuchockiej Woli do Lubieszowa, która połączy z linją Janów — Kamień Koszyrski ślepą obecnie linję wąskotorową do Kuchockiej Woli, umożliwiając dojazd z Pińska do uzdrowiska Huta Stepańska. Równocześnie Zjazd uprasza o rozszerzenie linji Janów — Kamień Koszyrski do 75 cm.

3) Zjazd uprasza o natychmiastowe wstrzymanie rozbiórki wąskotorowej **linji Kiwerce — Sitnica** i przystąpienie do uruchomienia tej linji na odcinku Kiwerce — Kołki, jako jedynego obecnie środka komunikacji między Wołyniem a terenami pobojowisk Legjonów.

4) Uważając obecny **rozkład jazdy** na linjach poleskich za niedogodny zarówno dla potrzeb lokalnych, tj. ruchu wewnątrz województwa, jak i dojazdu na Polesie z dalszych stron Polski, Zjazd wypowiada się za taką zmianą rozkładu jazdy, żeby z Warszawy do Pińska podróż nie trwała dłużej niż 9 godzin.

5) Zjazd uważa za pożądane **przyspieszenie** jazdy pociągów osobowych na wąskotorowych poleskich kolejach lokalnych.

6) Pożądane dawanie w nocnych pociągach kursujących z Warszawy na Polesie **lepszych wagonów.**

7) Stacje przy kolejkach wąskotorowych wobec dużego znaczenia tych kolejek dla komunikacji osobowej na Polesiu, powinny być uznane jako dojazdowe dla **pociągów popularnych,** zorganizowanych z Polesia.

8) Pożądana jest poprawa połączenia kolejowego z **Polesia do Gdyni.**

9) Dla rozwoju turystyki kajakowej na Polesiu byłoby pożądane, aby otwarto, przynajmniej na okres miesięcy letnich, **przystanki osobowe w sąsiedztwie mostów,** po których linje kolejowe przekraczają główne rzeki poleskie. W szczególności byłby pożądany przystanek w Kraskach koło Zabłocia na linji Brześć — Kowel, oraz przesunięcie przystanku Prypeć o 1 km. bliżej mostu.

10) Ze względu na to, że rybołówstwo i myślistwo należą na Polesiu do głównych atrakcyj turystycznych tego terenu, Zjazd uważa za pożądane, aby **indywidualne zniżki kolejowe** (bilety 1000 km. i 2.500 km) do określonych stacyj, ważnych dla myśliwych i rybaków, przyznać nietylko członkom towarzystw turystycznych, ale także **członkom klubów myśliwskich i rybackich.**

11) Zjazd uważa, iż przy zniżkach kolejowych dla członków towarzystw turystycznych i dla wycieczek zbiorowych istniejąca ilość stacyj dojazdowych na Polesiu i na Wołyniu jest niedostateczna, przedewszystkiem z punktu widzenia turystyki kolejowej. W obecnym stanie rzeczy na Polesiu są tylko dwie stacje dojazdowe (Pińsk, Horodyszcze), na Wołyniu też tylko dwie (Ołyka i Krzemieniec). Jest pożądane dodanie na Polesiu 9 dalszych stacyj (Małkowicze, Prypeć, Sienkiewicze, Włodawa, Żabinka, Horyń, Krywno, Bereza, Iwacewicze). przedewszystkiem w miejscowościach, gdzie tor kolei przecina rzeki, jak Styr, Stochód — Prypeć, Horyń, zaś na Wołyniu stacyj Kostopol, Ostróg, Luboml, Stochód, Czartorysk, Rokitno i Antonówka. Stacjami dojazdowemi powinny być także stacje przy kolejach wąskotorowych, jak np. Telachany .

12) Zjazd uznaje za pożądane, aby stacje i przystanki kolejowe na Polesiu, ważne dla turystów i dla kajakowców, posiadały **przechowalnie bagażu,** których brak daje się odczuć np. na przystanku Prypeć, oraz aby w razie braku innych możliwości noclegowych ich poczekalnie mogły w nocy służyć dla członków P. Z. Kajakowego za punkt oparcia.

B. Komunikacja drogowa.

13) Zjazd konstatuje z uznaniem, że w stadjum budowy, na pewnych odcinkach na ukończeniu, znajduje się **szosa z Brześcia przez Kobryń i Drohiczyn do Pińska,** pierwszorzędnego znaczenia dla ruchu tyrystycznego na Polesiu. Zjazd uważa za pożądane, aby w najbliższej przyszłości szosa ta została uzupełniona i przedłużona przez budowę szosy z **Pińska do Stolina,** ułatwiająca dojazd na Zahorynie, a w drugim kierunku z Pińska przez Łuniniec **do Dawidgródka.**

14) Z innych szos podkreśla Zjazd celowość budowy w najbliższej przyszłości szosy z **Kamieńca Litewskiego do Białowieży,** oraz odcinka szosy z **Kosowa przez Albe do Różany** dla ułatwienia dojazdu na rejon kosowszczyzny.

15) Na Polesiu wołyńskim uważa Zjazd za najpotrzebniejsze z punktu widzenia turystycznego budowę szosy **z Łucka do Kołek** (jako część przyszłej szosy z Łucka do Pińska), oraz szosy z Klewania przez Derażne **do Janowej Doliny.**

16) Zjazd stwierdza niezbędność przecięcia Polesia w przyszłości **szosą Słonim — Pińsk — Łuck** i zwraca się do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o rozpoczęcie studjów projektu tej szosy.

17) Ze względu na częste przerwy ruchu uważa Zjazd za pożądane, aby obecny **most pontonowy na Strumieniu** przy drodze z Pińska do Lemieszowiec, rozbierany w czasie przejazdu statków, zastąpiono mostem stałym.

C. Drogi wodne.

18) Zjazd uważa za niezbędne:

a) **usplawnienie rzeki Horynia** na odcinku od Równego do Dawidgródka,

b) **pogłębienie Styru** na odcinku z Łucka do Pińska i Stochodu na odcinku z Lubieszowa do Pińska w tych miejscach, które uniemożliwiają regularną żeglugę w ciągu całego roku,

c) **przebudowę Kanałów Królewskiego** i Ogińskiego, celem uzyskania stałej komunikacji wodnej z dorzecza Prypeci na dorzecze Wisły i Niemna,

d) **udostępnienie Kanału Królewskiego** dla celów komunikacyjnych i turystycznych.

D. Żegluga osobowa.

19) Zjazd wyraża życzenie, **aby rozkład jazdy statków** na rzekach i kanałach poleskich był dostosowany do kolejowego rozkładu jazdy.

20) Konstatując, że obecna **taryfa statków** pasażerskich nie jest przestrzegana w praktyce, a w rzeczywistości płaci się ceny o połowę niższe niż przewidziane w taryfie, Zjazd uważa za pożądane, aby taryfa ogłoszona była zgodna z rzeczywistością, gdyż obecna jest zbyt wysoka i odstrasza od korzystania ze statków wiele osób, nie wiedzących, że taryfa ta nie ma praktycznego zastosowania.

21) Ponieważ **budowanie przystani dla statków** na rzekach poleskich powoduje nowe obciążenia podatkowe, a skutkiem tego jest brak przystani, Zjazd uważa za pożądane, aby budowa przystani nie powodowała dla przedsiębiorstw żeglugi obciążeń podatkowych.

22) Należałoby podnieść **wygląd statków** przez wprowadzenie monopolu, względnie systemu koncesjonowania przedsiębiorstw żeglugi rzecznej.

23) Celem poparcia rozwoju komunikacji motorowej i żeglugowej na Polesiu, Zjazd zwraca się do Ministerstwa Skarbu z prośbą o wydanie zarządzeń stosowania **ulgowych stawek podatkowych,** czyli t.zw. „klauzuli wschodniej", wobec przedsiębiorstw komunikacji wodnej i samochodowej na terenie Polesia i północnego Wołynia.

E. Komunikacja samochodowa.

24) Zjazd uznaje za pożądane wydatne **zniżki podatkowe** dla samochodów na Polesiu, oraz **obniżenie cen benzyny** ze względu na to, że samochody tutejsze, jeżdżąc po piaszczystych drogach, zużywają w stosunku do odległości nieproporcjonalnie więcej benzyny, niż w innych województwach na szosach. Z tego powodu Polesie powinno być zaliczone do czwartej kategorji opłaty benzynowej.

25) Dla rozwoju turystyki automobilowej na Polesiu byłoby pożądane założenie w Brześciu i Pińsku dwóch nowoczesnych **stacyj obsługi samochodowej.**

26) Doceniając znaczenie **rozbudowy letnisk** dla ogólnego podniesienia gospodarczego kraju, Zjazd zwraca się do PP. Wojewodów w Brześciu n/Bugiem i Łucku z prośbą o zaopiekowanie się rejonami letniskowemi, uznanemi przez Zjazd, celem stworzenia warunków umożliwiających propagowanie letnisk poleskich na terenie całej Polski.

II. SPRAWY TURYSTYCZNE

A. Inwestycje turystyczne.

27) Zjazd, konstatując z uznaniem, że w ostatnich latach powstała na Polesiu gęsta sieć schronisk turystycznych z uwzględnieniem przedewszystkiem szlaków turystyki wodnej, wyraża **podziękowanie Urzędom** Wojewódzkim w Brześciu i Łucku za zainicjowanie rozbudowy sieci schronisk, a sejmikom powiatowym za poparcie finansowe, jakiego dlań użyczyły.

28) Zjazd, uznając Pińsk za naturalne centrum ruchu tyrystycznego na Polesiu geograficznem, uważa za niezbędną rozbudowę urządzeń turystycznych **w Pińsku,** a w szczególności przystąpienie do budowy dużego **domu tyrystycznego,** którem to zagadnieniem zainteresować należy Fundusz Pracy.

29) Pozatem Zjazd uznaje za bardzo pożądane poparcie przez Ministerstwo Komunikacji pewną subwencją budowy większych schronisk turystycznych **w Horodyszczu** k. Pińska, oraz **nad Świtezią Wołyńską.**

30) Zjazd zwraca się **do Ligi Popierania Turystyki** o wydatne finansowe zasilenie rozbudowy urządzeń turystycznych na Polesiu, zważywszy że w najbliższych czasach Polesie nie zdoła własnemi siłami zaspokoić nawet drobnej części swych potrzeb.

B. Wydawnictwa turystyczne.

31) Ze względu na wybitne znaczenie turystyki wodnej dla Polesia, Zjazd uznaje za niezbędne wydanie specjalnego **przewodnika po Polesiu dla turystów wodnych,** konstatując, że szlaki wodne Polesia nie zostały dostatecznie opisane w przewodniku dr. Marczaka, zaś w przewodniku p. Heinricha opisy szlaków wodnych Polesia są zbyt lakoniczne.

32) Jest pożądane, aby wydano **tanią mapkę** z oznaczeniem na niej **schronisk kajakowych** na Polesiu, do której by dołączono krótką broszurkę informacyjną, analogiczną do mapy wydanej przez Wojewódzką Komisję Turystyczną w Łucku.

33) Zjazd uprasza, aby w cyklu rotograwiurowych **afiszów propagandowych** Ministerstwa Komunikacji wydać w najbliższym czasie aficze: a) Pińsk, b) Zwiedzajcie Polesie.

C. Hotele.

34) Zjazd stwierdza **wybitną poprawę przemysłu hotelarskiego** na Polesiu i dobry stan hoteli, dzięki nadzorowi władz państwowych i samorządowych. W szczególności konstatuje Zjazd zadawalające stosunki w dziedzinie hotelarstwa w Pińsku, mniej zadawalające w Brześciu.



San Sebastian (Hiszpanja) Widok pięknej plaży przed rewolucją.

III. SPRAWY ŁOWIECKIE I RYBACKIE.

35) Zjazd wzywa Poleski Związek Propagandy Turystycznej do zorganizowania akcji **łowiectwa na Polesiu** ze specjalnem zwróceniem uwagi na myśliwych z zagranicy.

36) Zjazd zwraca się do Poleskiej Izby Rolniczej i Poleskiego Związku Propagandy Turystycznej o zorganizowanie **rybołówstwa wędkarskiego** dla turystów, a w szczególności o wyszukanie i przygotowanie odpowiednich terenów dla rybołóstwa sportowego.

IV. RÓŻNE.

37) Uznając wielkie znaczenie historyczne i wychowawcze dla przyszłych pokoleń, należytego utrzymania **pól bitew Legjonów między Styrem i Stochodem**, Zjazd przykłada wielką wagę do przejścia w powołane ręce maj. Kościuchnówka, na terenie którego znajdują się: pamiętna Reduta Piłsudskiego, Polska Góra i Polski Lasek. Zjazd zwraca się zatem do Naczelnej Dyrekcji Lasów Państwowych o przejęcie majątku leśnego Kościuchnówka, która to akcja zapoczątkowana została 2 lata temu przez Dyrekcję Wołyńską Lasów Państwowych.

38) Zjazd wita z prawdziwem zadowoleniem powołanie do życia Komisji opieki nad Pobojowiskami Legjonów przy Towarzystwie Rozwoju Ziem Wschodnich i zwraca się do Komendy Głównej Związku Legjonistów z prośbą o dołożenie starań, aby w krótkim czasie uczynić **pola walk Legjonów między Styrem i Stochodem** prawdziwym rezerwatem historycznym.

39) Zjazd widzi możność zwrócenia uwagi miejscowym czynnikom przemysłowym i handlowym, oraz Izbie Przemysłowo-Handlowej w Wilnie na sprzyjające warunki **rozwoju przemysłu przyborów do sportów wodnych i rybactwa.**

40) Zjazd uważa za niezbędne **zgęszczenie sieci telefonicznej** na terenie Polesia, a to drogą rewizji stawek, pobieranych za budowę nowych połączeń telefonicznych, oraz zwolnienie od dodatkowych opłat rozmów telefonicznych, prowadzonych w granicach powiatów.

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

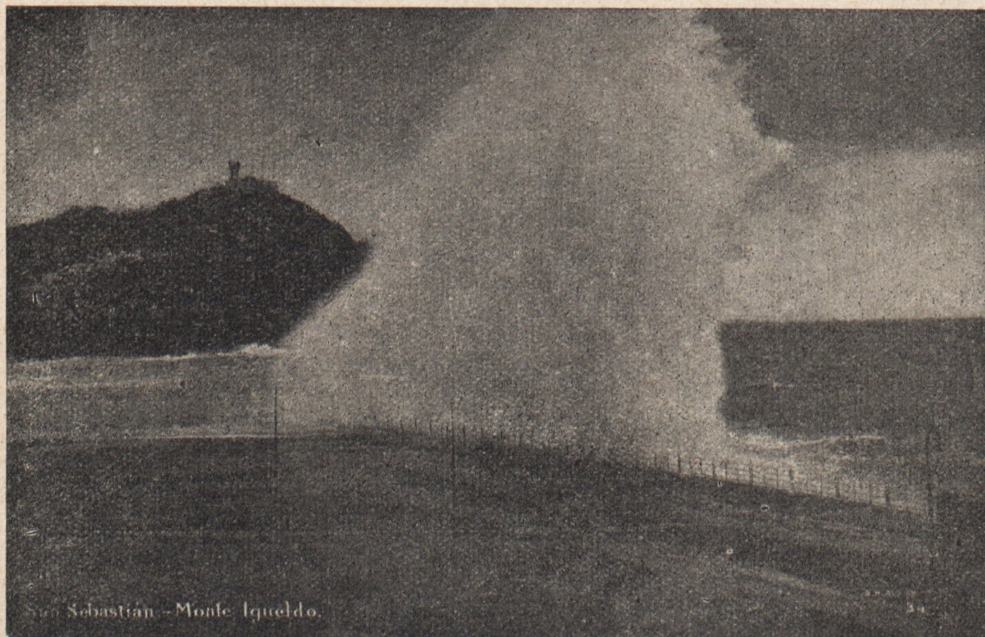
ZJAZD PLAKIETOWY NA ZAWODY BALONOWE.

Polski Touring Klub, Zarząd Główny i Aeroklub R. P. organizują w dniu 30 sierpnia 1936 r. „Zjazd Gwiaździsty na Zawody Gordon-Bennetta".

Zawodnikami mogą być członkowie Polskiego Touring Klubu, członkowie Aeroklubu R. P. i Aeroklubów afiljowanych przy Aeroklubie R. P., członkowie Automobilklubu Polski i klubów afiljowanych przy Automobilklubie Polski oraz członkowie klubów motocyklowych, zrzeszonych w Polskim Związku Motocyklowym. Zawodnicy, nie należący do żadnej z tych organizacyj, muszą być wprowadzeni przez 2-ch członków jednego z tych klubów.

W imprezie mogą brać udział wszelkiego rodzaju samochody turystyczne oraz motocykle odpowiadające warunkom dopuszczenia do ruchu na drogach publicznych w Polsce.

Zgłoszenia udziału, dokonane na karcie zgłoszeń, należy nadsyłać do Sekretarjatu Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu (Warszawa, Kredytowa 5) w terminie do dnia 27 sierpnia 1936 r. do godz. 16-ej. Wpisowe łącznie z parkingiem na placu Józefa



San Sebastian. Fala w czasie przypływu morza.

Piłsudskiego w Warszawie i na lotnisku oraz biletem do loży na zawody „Gordon Bennett'a" wynosi:

a) dla członków P.T.K. i Aeroklubu R. P. tudzież członków Aeroklubów afiljowanych przy Aeroklubie R. P. od każdego samochodu lub motocykla 12 zł.,

od każdego pasażera z wyłączeniem kierowcy (łącznie z biletem do loży) 3 zł. 50 gr.

b) dla członków innych klubów i zawodników niestowarzyszonych od każdego samochodu lub motocykla 15 zł.,

od każdego pasażera z wyłączeniem kierowcy (łącznie z biletem do loży) 4 zł.

Każdy z zawodników, obrawszy sobie dowolną marszrutę, nie mniej jak 150 klm., musi podać przy zgłoszeniu miejscowość, z której zamierza startować. Jako miejsce startu wolno obrać każdą miejscowość na terenie Rzeczypospolitej.

Zawodnicy zajmujący 3 pierwsze miejsca w klasyfikacji otrzymują artystycznie wykonaną złoconą plakietę z emblematami P.T.K. i A.R.P. i napisem „Zdobywcy .... miejsca" oraz dyplomem wskazującym uzyskane wyniki. Zajmujący od 4 do 12 miejsca włącznie, takąż plakietę srebrzoną z napisem „Zdobywcy .... miejsca" oraz dyplomem wskazującym uzyskane wyniki.

Zajmujący dalsze miejsca, o ile przybyli na metę przed jej zamknięciem, otrzymują plakiety bronzowe.

Sześciu zawodników zajmujących pierwsze miejsca otrzyma ponadto nowo wydaną mapę samochodową P.T.K. z odpowiednią dedykacją.

Niezależnie od podanych wyżej wyróżnień ofiarowały nagrody w/g osobnego statutu stanowiącego załącznik do regulaminu Zjazdu:

1) Firma „Stomil" — dwie opony.

2) Firmy „Standard Nobel" i „Karpaty" nagrody w postaci zwrotu zużytej benzyny i smarów.

3) Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych 3 nagrody w postaci zwrotu premji asekuracyjnej.

4) Aeroklub R. P. 12 pamiątkowych medali dla zawodników, którzy zajmą miejsca od 1 do 12 w myśl §12 regulaminu „Zjazdu".

WYJAZD WYCIECZKI POLSKIEGO TOURING KLUBU NA OLIMPJADĘ.

Dnia 3 sierpnia 1936 r. o godz. 7-mej wyruszyła z przed lokalu Polskiego Touring Klubu wycieczka samochodowa na Olimpjadę, w której wzięło udział 50 członków klubu w 20 samochodach. Wycieczkę prowadził Komandor p. Sterczewski i Wicekomandor p. Dr. Górzyński.

Każdy samochód posiadał proporczyk klubowy.

Przy odjeździe wycieczki obecny był Delegat Okręgowy p. Inż. Trampler.

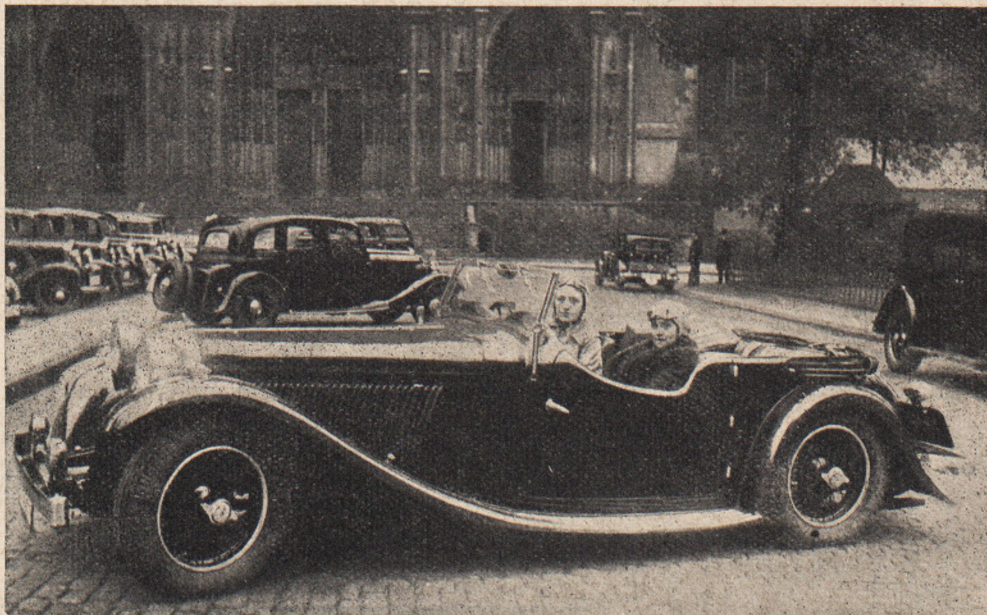
DZIELNE TURYSTKI — CZŁONKINIE P.T.K.

Pani Eleonora Świtalska, małżonka Prezesa Zarządu Gł. P.T.K. i przewodnicząca sekcji Towarzyskiej w delegaturze P.T.K. w Poznaniu oraz p. Wanda Mielochówna, członek Zarządu Komisji sportowej P.T.K. w Poznaniu wyjechały dnia 1 czerwca b.r. z Poznania na wycieczkę samochodową do kraju róż i tulipanów — Holandji.

W ciągu dwuch dni dzielne nasze turystki przebyły trasę po przez Berlin — Hannower do Kolonji. W Holandji zwiedziły Hagę, Roterdam, Scheweningen, Harlem, Gauda i Bockoop. Po dwutygodniowym pobycie za granicą wróciły w doskonałej formie i bez jakiegokolwiek defektu maszyny, dumne ze swego wyczynu.

Zaznaczyć należy, że p. Mielochówna na rajdzie krajoznawczym po Wielkopolsce, zorganizowanym wiosną r. b. przez Touring Klub, przy bardzo mocnej konkurencji męskiej, wzięła nagrodę m. Leszna, pokrywając w najlepszym czasie odcinek Leszno — Rydzyna.

Zdjęcie nasze przedstawia nasze turystki w samochodzie przed katedrą w Kolonji.



Członkinie P. T. Klubu przed Katedrą w Kolonji.

Tabela ulg podatkowych dla nabywców nowych samochodów

Dla zorjentowania naszych Czytelników w wysokości ulg podatkowych, przysługujących osobom pobierającym stałe wynagrodzenia służbowe przy nabyciu nowych pojazdów mechanicznych, podajemy niżej zestawioną tabelę ulg — przy cenach pojazdu mechanicznego 5.400 zł., 8.750 zł., 9.200 zł. i 9.650 zł. (są to ceny samochodów „Polskiego Fiata") w zastosowaniu do uposażeń miesięcznych od 1.000 do 3.000 zł. miesięcznie.

Wysokość uposażenia miesięcznego brutto	Kwota rocznego podatku dla osób opłacających podatek:			Ulgi podatkowe dla osób opłacających podatek											
	dochodowy od uposażeń	specjalny	dochodowy od uposażeń i specjalny	dochodowy od uposażeń (Dz. II)				specjalny				dochodowy i specjalny			
				przy cenie kupna samochodu za zł:											
				5.400	8.750	9.200	9.650	5.400	8 750	9.200	9.650	5.400	8.750	9.200	9.650
1.000	1.176	1.600	2.376	529,20	857,50	901,60	945,40	756	1125	1288	1351	1069	1732,50	1821,60	1910,40
1.200	1.756,80	2.448	3.196,80	658,80	1067,50	1122,40	1177,30	918	1487,50	1564	1640,50	1198,80	1942,50	2042,40	2142,30
1.500	2.556	3.060	4.356	766,80	1242,50	1306,40	1360,30	918	1487,50	1564	1640,50	1306,80	2117,50	2226 40	2325,30
1 800	3.456	3.672	5.616	864	1400	1472	1544	918	1487,50	1564	1640,50	1404	2275	2392	2509
2.000	3.984	4.080	6.384	896,40	1452,50	1527,20	1601,90	918	1487,50	1564	1640,50	1436,40	2327,50	2447,20	2566,90
2.200	4.699,20	6.600	7.339,20	961,20	1557,50	1637,60	1717,70	1350	2187,50	2300	2412,50	1501,20	2432,50	2557,60	2682,70
2.500	5.520	7.500	10.020	993,60	1610	1692,80	1775,60	1350	2187,50	2300	2412,50	1803,60	2922,50	3172,80	3223,10
2.700	2.415,20	8.100	11.275,20	1069,20	1732,50	1821,60	1910,70	1350	2187,50	2300	2412,50	1879,20	3045	3201,60	3358,20
3.000	7 416	9.000	12.816	1112,40	1802,50	1895,20	1987,90	1350	2187,50	2300	2412,50	1922,40	3115	3275,20	3435,40

Zwrot podatku następuje przez właściwy urząd skarbowy natychmiast po wniesieniu podania zaopatrzonego w potwierdzenie firmy o zapłaceniu — chociażby wekslami — ceny kupna za nowy pojazd mechaniczny, oraz w uwierzytelnione wyciągi z list płacy, wykazujące wysokość pobranego uposażenia oraz kwoty potrąconego i wpłaconego do kasy skarbowej podatku, o ile suma wpłaconego uposażenia w roku nabycia samochodu (motocykla) przekracza kwotę zapłaconą za samochód — a przypadająca do zwrotu kwota podatku — sumę potrąconego w danym roku od ubiegającego się o ulgi podatku.

Zaznaczamy, że tabelkę tę zestawiono z podziałem na nabywców opłacających wyłącznie podatek dochodowy z działu II, nabywców opłacających wyłącznie podatek specjalny, oraz nabywców opłacających zarówno podatek dochodowy z dz. II jak i podatek specjalny od całego uposażenia. W wypadku zmiany wysokości wynagrodzenia w ciągu roku oraz w wypadku opłacania obok podatku specjalnego podatku dochodowego od uposażeń tylko od części wynagrodzenia, rezultaty obliczenia przypadających do zwrotu kwot będą oczywiście odmienne.

DOROCZNY WALNY ZJAZD A.I.T.

Sekretarjat Generalny Alliance Internationale de Tourisme (Bruksela) zawiadomił Polski Touring Klub, że wskutek wojny domowej w Hiszpanji Zjazd tegoroczny, który miał odbyć się w dniach 16—20 września r. b. w Lizbonie, odbędzie się w tym samym czasie, w Monte Carlo.

W Zjeździe tym weźmie udział Prezydjum Zarządu Głównego z P. Prezesem F. Świtalskim, Wiceministrem Skarbu na czele.

PAŃSTWOWY URZĄD TURYSTYCZNY W RUMUNJI.

Ministerstwo Komunikacji komunikuje że został utworzony Rumuński Urząd Turystyczny w Bukareszcie (Oficiul National de Tourism, Bucuresti, Calea Victoriei 88), który jest obecnie organem państwowej opieki nad turystyką w Rumunji.

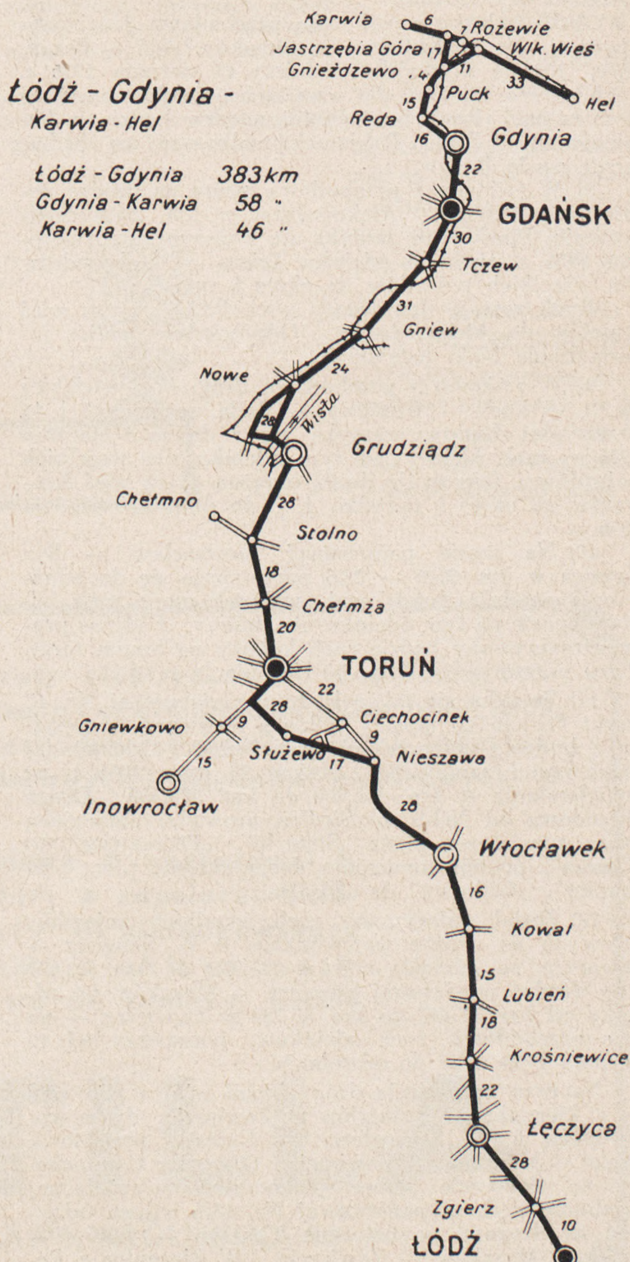
D R O G I

Polski Touring Klub podaje do wiadomości automobilistów, motocyklistów i innych osób zainteresowanych, że:

1) Urząd Wojewódzki zatwierdza zarządzenie Starosty Powiatowego w Warszawie o zamknięciu od dnia 24 lipca 1936 r. ruchu kołowego na moście Zygmuntówka — Mokry Ług ze skierowaniem ruchu objazdowego drogami komunikacyjnemi przez wyżej położony na tymże kanale most drewniany, znajdujący się w odległości 1.300 m. od mostu zagrożonego.

2) Wskutek ukończenia robót przebudowy odcinka drogi powiatowej Warszawa — Karczew odwołuje się rozporządzenie w części dotyczącej czasowego zamknięcia ruchu kołowego na wymienionym odcinku.

3) Wskutek ukończenia przebudowy mostu na drodze gminnej Grodzisk — Chrzanów odwołuje się



rozporządzenie, dotyczące czasowego zamknięcia ruchu kołowego na wymienionej drodze.

4) Wskutek ukończenia robót przebudowy odcinka traktu pańsnowego Przasnysz — Chorzele na klm. 37 odwołuje się rozporządzenie, dotyczące czasowego zamknięcia ruchu kołowego na wymienionym odcinku.

5) Ruch kołowy na odcinku traktu Puławskiego od km. 54.570 do km. 84.600 spowodu wykonywanych na nim robót przebudowy jezdni zostaje aż do odwołania zamknięty ze skierowaniem:

a) ruchu pojazdów mechanicznych oraz konnych ciężkich — traktem Piaseczno — Jeziorna — Wilanów — Warszawa,

b) ruchu pojazdów konnych lekkich — drogami gruntowemi: od km. 94.900 traktu Puławskiego przez Gorzkiewkę — Zbarz, skąd traktem Służew — Raków do traktu Krakowskiego.

6) Ruch kołowy na trakcie powiatowym Pomiechówek — Nasielsk spowodu przebudowy linji kolejowej Warszawa — Mława, zostaje od dnia 17 sierpnia 1936 r. do dnia 27 sierpnia 1936 r. zamknięty ze skierowaniem objazdu do Nasielska (pow. Pułtuski) traktem Modlin — Serock i Dębe — Chrcynno — Nasielsk.

7) W związku z całkowitą przebudową drogi państwowej Nr. 16 Kaliskiej w odcinku Łódź — Pabjanice, zostaje zamknięty z dniem 13 sierpnia 1936 r. ruch na tym odcinku dla wszelkich pojazdów na okres 3 miesięcy. Ruch bezpośredni między Łodzią a Pabjanicami i Rudą Pabjanicką odbywać się będzie przez osadę Rzgów.

8) W związku z przebudową mostu na drodze powiatowej Zgierz — Aleksandrów w km. 2-im miejscowości Piaskowice zamyka się z dniem 10-go sierpnia 1936 r. ruch na odcinku Zgierz — Aleksandrów dla wszelkich pojazdów na okres 6 tygodni.

Ruch zostaje skierowany ulicą P.O.W. przez wieś Aniołów do Aleksandrowa. Odpowiednie tablice informacyjne będą ustawione.

9) W związku z przebudową drogi Wojewódzkiej Nr. 1 — Łódź — Brzeziny — Rada na km. 43 i 44 przez wieś Lipiny, zamyka się z dniem 5 sierpnia 1936 r. ruch kołowy na tym odcinku dla wszelkich pojazdów i skierowuje drogą okrężną przez wieś Ksawerów na okres 6 tygodni, t. j. do dnia 18 września 1936 r.

10) Na szosie państwowej Inowrocław — Bydgoszcz w km. 26,8 — 28,6 przystępuje się do odnawiania powłoki tłuczniowej, wskutek czego ruch kołowy będzie na tym odcinku utrudniony. Podczas pracy utrzymywany będzie ruch kołowy na letnim torze. Prace potrwają od 10 do 30 sierpnia b. r.

11) Zamyka się odcinek drogi państwowej Nr. 17 (trakt Poznański) między Neklą a Siedlcami w związku z budową nowoczesnej nawierzchni. Odcinek tej drogi został zamknięty z dniem 25 lipca 1936 r. aż do odwołania w km. 266,800 do km. 275,300. Droga objazdowa od Nekli do Siedlca prowadzi umocnioną drogą powiatową przez „Stroszki", „Dzieszwicę" do „Giecza", poczem umocnioną drogą gminną przez „Biskupice", „Gultowy" do „Siedlca".

12) Został wstrzymany ruch wszelkich pojazdów kołowych na drodze wojewódzkiej 9 W. Siewierz — Zawiercie na odcinku od km. 21.958 do km. 22.695 i na drodze powiatowej Siewierz — Myszków na odcinku od km. 47.447 do km. 47.789 w Siewierzu — na czas przebudowy tych odcinków, począwszy od 10 sierpnia 1936 r. aż do odwołania.

Na czas zamknięcia dróg objazd winien odbywać się w kierunku od Koziegłów na Zawiercie: drogą wojewódzką 6 W. Koziegłowy — Lgota i powiatową Lgota — Myszków — Zawiercie. Objazd z Częstochowy na Zawiercie wobec jednocześnie prowadzonej przebudowy drogi państwowej Nr. 13/6 winien odbywać się drogami powiatowemi Olsztyn — Janów — Żarki — Myszków — Zawiercie. W kierunku z Będzina na Zawiercie drogą państwową Nr. 13/4 do Dąbrowy Górniczej, następnie drogą wojewódzką 8 W. Dąbrowa Górnicza — Łosień — Niegowonice — Ogrodzieniec i drogą wojewódzką 9 W. Ogrodzieniec — Zawiercie.

Ruch miejscowy konny może odbywać się ulicami gruntowemi osady Siewierz.

13) W związku z przebudową mostu na km. 59 szosy Nr. 3/8 — objazd został skierowany z prawej strony szosy z dniem 23.VII.1936 r. Przerwa komunikacji została obstawiona przepisowemi sygnałami.

14) W związku z przebudową odcinka drogi państwowej Nr. 3/16 Wilno — Lubieszyce na km. 62,570 — 63,400 pomiędzy Lidą a Bieniakoniami w powiecie lidzkim nastąpiła czasowa przerwa w komunikacji na tejże drodze. Przerwa trwać będzie przypuszczalnie do dnia 15-go września b. r.

Długość przerwy wynosi 0,830 km. Czasowy objazd prowadzi przez ulice m-ka Werenów.

Okres przerwy w komunikacji na drodze gminnej Nr. 250 Niehniewicze — Lubcz, odc. Lubcz — Aczukiewicze będzie przedłużony do dnia 20 października b. r.

15) Spowodu przebudowy drogi powiatowej Nr. 1p Posada Leska — Załuż od km. 5.2 — 6.068 została wstrzymana z dniem dzisiejszym aż do odwołania komunikacja zarówno dla ruchu kołowego jak i pieszego. O ponownem przywróceniu komunikacji na tej drodze zostaną PP. Członkowie powiadomieni w następnym biuletynie.

16) W związku z budową nowej powłoki na odcinku drogi państwowej Nr. 16/5 Kościan — Pniewy na km. 37 pod Opalenicą (pomiędzy Grodziskiem a Opalenicą) z uwagi na to, że na poboczu tej drogi leży tor kolei państwowej Opalenica — Grodzisk, odcinek ten będzie zamknięty dla ruchu kołowego na czas od 10.8 do 17.8 b. r. Objazd będzie się odbywał na zachód od omawianego odcinka przez wieś Siedlinko.

17) W związku z rozpoczętemi robotami ziemnemi i budową przepustów na odcinku drogi powiatowej Nr. 15 Bukowiec — Grodzisk pomiędzy wsią Bukowiec a Białąwsią, ruch na tym odcinku jest utrudniony, a począwszy od dnia 10 b. m. aż do odwołania odcinek ten będzie zamknięty dla ruchu kołowego.

Objazd będzie się odbywał drogą gruntową leżącą na zachód od zamkniętego odcinka, zaczynając od Bukowca przez Sworzyce do Lasówek.

18) Na drodze wojewódzkiej nr. 12 Szubin — Bydgoszcz, odcinek w km. 9,5 — 13,0 (pod Kruszynem Kraińskim ukończono budowę tymczasowego mostu objazdowego, wskutek czego otwiera się powyższy odcinek drogi dla ruchu publicznego. Ruch na szosie tymczasowym ogranicza się dla pojazdów konnych i mechanicznych do 7 ton obciążenia brutto.

19) Ruch kołowy na odcinku traktu Puławskiego od km. 5,570 do km. 8,600 spowodu wykonywanych na nim robót przebudowy jezdni zostaje aż do odwołania zamknięty ze skierowaniem:

a) ruchu pojazdów mechanicznych oraz konnych ciężkich — traktem Piaseczno — Jeziorna — Wilanów — Warszawa,

b) ruchu pojazdów konnych lekkich — drogami gruntowemi: od km. 9,900 traktu Puławskiego przez Gorzkiewkę — Zbarz, skąd traktem Służew — Raków do traktu Krakowskiego.

20) W związku z pogrubieniem kory szabrowej na km. 51 i 52 drogi państwowej Nr. 3/19 Słonim — Baranowicze — Nieśwież, w Baranowiczach nastąpi czasowa przerwa w komunikacji na powyższym odcinku. Przerwa powstanie na długości 2 klm. z dniem 4.IX.36 r. i przypuszczalnie będzie trwała do dnia 4.X.36 r. Czasowy objazd będzie przez ul. Mińską i Narutowicza, długość którego wynosi 2,5 km.

21) Z dniem 1.VIII.1936 r. został przywrócony normalny ruch kołowy na drodze powiatowej Dolina — Różniatów.

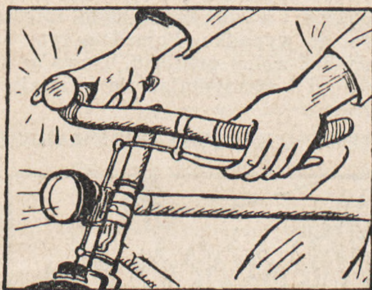
Kolarze jadą

W opracowaniu D-ra I. Bechmetiuka

Zarząd Główny Ligi Drogowej nadesłał nam bardzo cenne materjały, dotyczące bezpieczeństwa ruchu na drogach, a obrazujące konieczność przestrzegania przez rowerzystów prawidłowego korzystania z dróg.

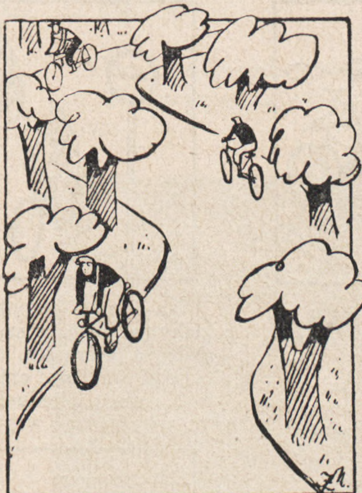
W liście swym do Redakcji Liga Drogowa zupełnie słusznie podnosi, że rowerzyści stali się dzisiaj na całym świecie istną plagą ruchu motorowego. Powodują oni wskutek nieprzestrzegania przepisów jazdy liczne wypadki na drogach, kończące się niejednokrotnie śmiercią.

DZWONEK, TO WAŻNA RZECZ.



Każdy rower musi posiadać dzwonek o donośnym nierażącym dźwięku którym w miarę potrzeby należy dawać znak ostrzegawczy. Nie wolno dzwonka nadużywać i dzwonić dla zabawy. Nie wolno zamiast dzwonka używać trąbki lub gwizdawki.

JECHAĆ W PRAWO!

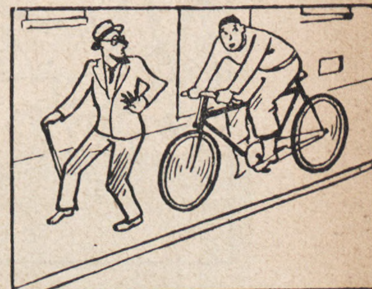


Jechać należy prawą połową jezdni w kierunku ruchu, przyczem kolarz winien jechać w pewnem oddaleniu od krawędzi drogi, lecz nie środkiem jezdni.

Na przestrzeniach, gdzie droga jest niewidoczną np na ostrych zakrętach należy zjeżdżać na krawędź jezdni.



CHODNIK NIE JEST DLA KOLARZA!



Nie wolno jechać chodnikiem. Bieżnią dla kolarza jest jezdnia; idąc chodnikiem należy rower prowadzić jezdnią.

Naucz się przepisów o ruchu ulicznym i ściśle je przestrzegaj, a unikniesz odpowiedzialności karnej.

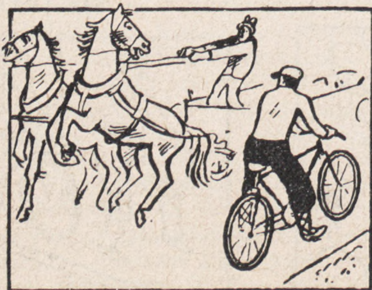
DROGA NIE JEST TOREM WYŚCIGOWYM!

Nie wolno jechać na złamanie głowy. Szybkość jazdy musi być taka, aby w każdej chwili i każdej sytuacji na czas można rower zatrzymać i stanąć na miejscu. Szczególnie uważnie i ze zmniejszoną chyżością należy jechać na skrzyżowaniach, gdy droga jest niewidoczna, oraz przy mijaniu.

DOBRY HAMULEC, TO GWARANCJA BEZPIECZEŃSTWA JAZDY!

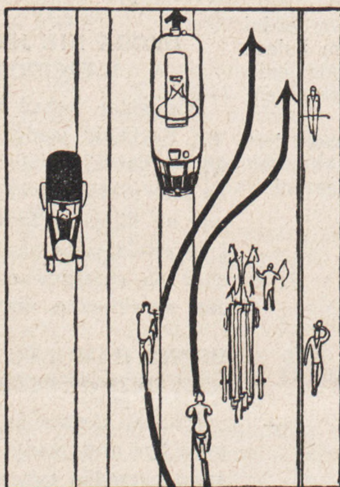
Uważaj zawsze na hamulec, który musi być utrzymany w jak największym porządku tak, aby działał sprawnie i mógł kolarza niezawodnie wybawić od nieszczęśliwego wypadku.

MIJAĆ W PRAWO!



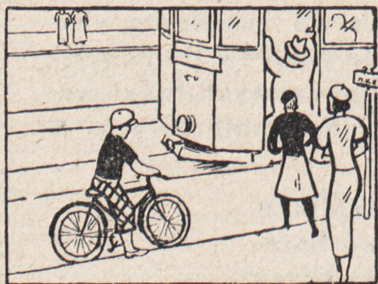
Mijając naprzeciw jadących lub idących, należy zawsze ustąpić z drogi, zjeżdżając na prawą stronę, jak najbliżej krawędzi jezdni. W razie płoszenia się zwierząt należy bezwzględnie rower zatrzymać i usunąć się na bok.

WYPRZEDZAĆ W LEWO!



Chcąc wyprzedzić należy zadzwonić, na dany sygnał wyprzedzany ma się ustąpić na prawo, poczem wyprzedza się z lewej strony. Wyprzedzać wolno tylko wówczas, gdy droga przed nami jest widoczną i mamy dostatecznie wolną przestrzeń do wyminięcia.

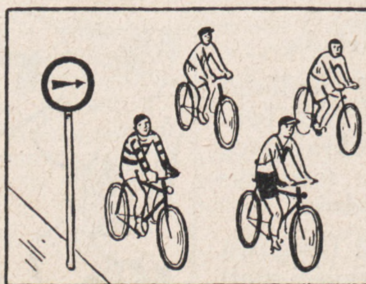
Nie wolno wyprzedzać na mostach!



TRAMWAJE, biegnące środkiem jezdni, wyprzedza się z prawej strony.

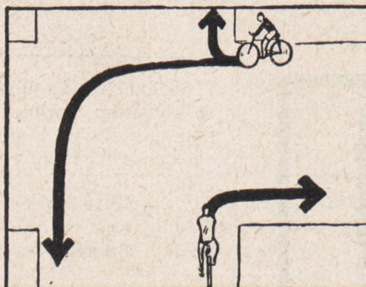
Na przystankach tramwajowych należy zaczekać tak długo, dopóki pasażerowie nie wsiądną i tramwaj nie ruszy.

ULICE JEDNOKIERUNKOWE!



Na ulicach jednokierunkowych ruch odbywa się całą szerokością jezdni w jednym kierunku, oznaczonym stosownemi tablicami orjentacyjnemi.

Na ulicach jednokierunkowych wolno wyprzedzać w prawo i w lewo!



SKRĘCAĆ w prawo należy małym łukiem, jadąc przy skraju jezdni, skręt w lewo bierze się dużym łukiem, objeżdżając środek skrzyżowania ulic.

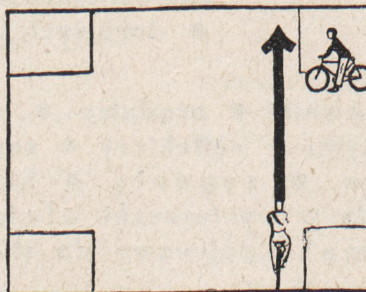
DAWAĆ SYGNAŁY RĘKĄ!



Skręcam w prawo!

Chcąc skręcić w bok lub stanąć, należy dać odpowiedni sygnał ręką.

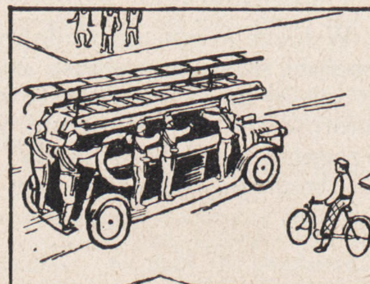
PIERWSZEŃSTWO PRZEJAZDU!



Na skrzyżowaniach ulic należy dać pierwszeństwo przejazdu pojazdom, nadjeżdżającym z prawej strony.

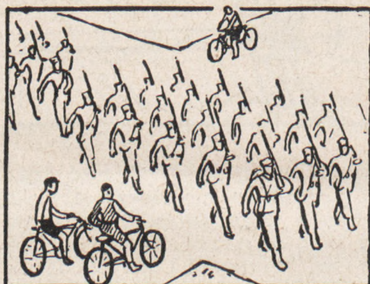
W miastach obowiązuje zasada, że pierwszeństwo jazdy przysługuje pojazdom zdążającym ulicą, po której biegnie linja tramwajowa (t. zw. ulice główne).

POJAZDY UPRZYWILEJOWANE!

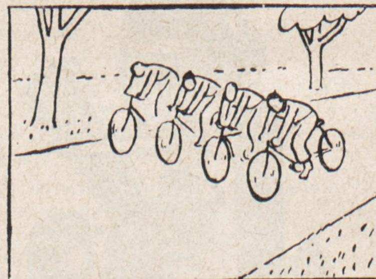


Pierwszeństwo jazdy przysługuje zawsze pojazdom policyjnym, straży pożarnej i wozom sanitarnym, spieszącym do wypadku. Pojazdom tym należy dać wolny przejazd, usuwając się z drogi i zatrzymując się w miejscu.

PIERWSZEŃSTWO PRZEMARSZU!



Pochody publiczne, kondukty pogrzebowe, procesje, zwarte oddziały wojskowe itp. mają na zbiegach ulic pierwszeństwo przemarszu przed pojazdami. Kolarz winien tak długo przeczekać, dopóki pochód nie przejdzie.



NIE WOLNO TAMOWAĆ KOMUNIKACJI przez tarasowanie drogi jazdą w jednym szeregu wszerz drogi.

(C. d. n.)

KRONIKA TURYSTYCZNA

KALENDARZ WAŻNIEJSZYCH IMPREZ W POLSCE WE WRZEŚNIU 1936 R.

(Opracował Dr. M. Orłowicz)

1—15 **Poznań** — Wystawa „Wnętrza Domu".
1—10 **Kraków** — Wystawa owoców i kwiatów.
1—15 **Gdynia** — Celem Wystawy „Rozwój Gdyni".
1—10 **Warszawa** — Międzynarodowy Kongres Fidacu
5—15 **Lwów** — Targi Wschodnie.
5—30 **Lwów** — Wystawa „Las polski i ochrona przyrody".
6 **Zakopane** — Międzynarodowy samochodowy i motocyklowy wyścig górski do Morskiego Oka.
6—13 **Warszawa** — VI Krajowy lotniczy konkurs turystyczny.
6—20 **Równe** (Wołyń) — Targi Wołyńskie.
W związku ze świętem Narodzenia M. Boskiej w wielu miejscowościach duże odpusty, największe **w Częstochowie i Kalwarji Zebrzydowskiej** (po 50.000 pielgrzymów), **w Kodniu** na Polasiu, oraz w **Ludźmierzu** 10.000 Górali w pięknych strojach. W Ludźmierzu przełożony na najbliższą niedzielę.
10 **Poczajów** na Wołyniu — Odpust prawosławny przy udziale 20.000 pielgrzymów.
14—15 **Mogiła k. Krakowa** — Odpust doroczny w Opactwie Cystersów. Pielgrzymki na mogiłę Wandy.
18—22 **Płock** — Targi owocarskie.
21 **Łowicz** — Doroczny jarmark św. Mateusza, stroje ludowe.
20—27 Kolarski wyścig Berlin — Warszawa.
25.IX—10.X **Zaleszczyki** — „Święto Winobrania".
27 **Lwów** — Maraton o Mistrzostwo Polski.
27 **Warszawa** — Wyścigi konne, bieg o Wielką Nagrodę Warszawską.

WEEK END'Y W ANGLJI.

Kluby camping'owe oraz koleje w Anglji ułatwiają szerokim warstwom społeczeństwa spędzenie czasu wolnego od zajęć poza miastem.

Oto ilustracje, przedstawiające udogodnienia dla wycieczkowiczów w kraju week end'ów:



Hotel w wagonie kolejowym.

TANIE WYCIECZKI NA WIELKIE ZJAZDY.

Zaczyna się ożywiony sezon wielkich zjazdów masowych z okazji Wystaw i Targów przemysłowych oraz uroczystości regjonalnych. Udając się na te zjazdy, można korzystać ze znacznych zniżek cen biletów kolejowych, na podstawie indywidualnych kart uczestnictwa.

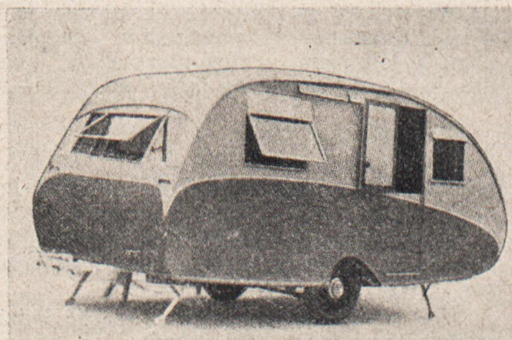
Podajemy poniżej terminarz zjazdów:
15 — 30 sierpnia Jarmark Poleski w Pińsku,
15 sierpnia — 6 września Wystawa Turystyczno-Uzdrowiskowa w Krakowie,
5 — 15 września Targi Wschodnie we Lwowie,
5 — 30 września Wystawa „Nasze Lasy" we Lwowie,
6 — 14 września Tydzień Warszawy.

Ponadto 30 sierpnia przybędą do Warszawy pociągi popularne na Zawody Balonowe o Puhar Gordon-Benneta.

W dalszym ciągu ważne są zniżki 50% na przejazdy kolejowe pod hasłami: „Lato na Ziemiach Wschodnich" (do końca września) i „Hołd na Rossie" (Wilno — do końca października).

ZJAZD RADY ASOCJACJI SŁOWIAŃSKICH TOWARZYSTW TURYSTYCZNYCH.

W dniach 23 i 24.VIII 1936 r. odbędzie się w Sofji IX Zjazd Rady Asocjacji Słowiańskich Tow. Turystycznych. Zjazdowi przewodniczyć będzie prezes A. S. T. T. p. Nikola Galcov, były długoletni prezes





Sypialnia w przyczepce samochodowej.

Blgarsk. Turist Saiuza. — Przed Zjazdem Rady odbędzie się doroczne posiedzenie Stałego Sekretarjatu A. S. T.

Na porządku obrad Zjazdu znajdują się poza sprawami organizacyjnemi i administracyjnemi Rady, liczne sprawy dotyczące praktycznych zagadnień turystycznych (ze szczególnem uwzględnieniem Międzynarodowej Unji Stowarzyszeń Turystyki Górskiej — Union Internationale des Associations d'Alpini me), kwestje wydawnicze, propagandowe i wiele innych.

Według otrzymanych przez Stały Sekretarjat A. S. T. T. doniesień będą na IX Zjeździe Rady reprezentowane przez swych delegatów wszystkie zrzeszone w A.S.T.T. organizacje, w szczególności więc: Bulgarski Turisticeski Saiuz (organizujący Zjazd), Klub Ceskoslovenskych Turistu i Savez Planinarskih Drustava Jugoslav.

PRASŁOWIAŃSKA OSADA BAGIENNA.

Ekspedycja Wykopaliskowa Uniwersytetu Poznańskiego nadesłała Polskiemu Touring Klubowi poniższą informację dotyczącą zwiedzania prasłowiańskiej osady bagiennej z przed 2.500 lat w Biskupinie w pow. Znińskim.

1. Półwysep jeziora biskupińskiego, na którym znajduje się osada, leży 35 km. na północ od Gniezna, 11 km. na południe od Znina, 2 km. na zachód od Gąsawy.

2. Dojazdy: autobusami z Gniezna i Znina do Biskupina oraz koleją powiatową z Znina i Ośna do Biskupina.

Ojazd autobusów z Gniezna do Gąsawy: 7.55, 11.30, 13.30,16.45. Z Znina do Gąsawy: 6.25, 10.45, 13.20, 17.20.

3. Po drodze do Biskupina można zobaczyć — ruiny zamku w Wenecji zbudowanego w XIV w. przez Mikołaja, sędziego kaliskiego zw. „KRWAWYM DJABŁEM" — pomnik Leszka Białego w Marcinkowie Górnem koło Gąsawy — kościółek w Gąsawie, szereg zabytkowych budowli w Żninie.

4. W Biskupinie znajduje się schronisko na 20 osób, przy wykopaliskach znajduje się jadłodajnia. Na miejscu można nabywać pocztówki, fotografje i broszury. Kąpiele w jeziorze dozwolone. W niedziele — łódź motorowa do przejażdżek.

5. Wstęp: 50 gr. od osoby, 30 gr. uczniowie szkół średnich, 10 gr. uczniowie szkół powszechnych.

O bliższe informacje należy się zgłaszać do Ekspedycji Wykopaliskowej U. P. w Biskupinie poczta Gąsawa — tel. 16.

TYDZIEŃ WARSZAWY.

Związek Propagandy Turystycznej m. st. Warszawy organizuje TYDZIEŃ WARSZAWY od 6 do 13 września włącznie.

W ramach „Tygodnia", a mianowicie w dniach 11, 12 i 15 września odbywać się będą podniosłe uroczystości ku czci ks. Piotra Skargi organizowane z okazji 400-lecia jego urodzin w hołdzie temu wielkiemu kapłanowi-kaznodziei i natchnionemu prorokowi.

Obchód jubileuszowy mieścić będzie w sobie liczne i wspaniałe uroczystości, jak: Msza Polowa na jednym z placów stolicy, wmurowanie tablicy pamiątkowej, defilada i t. d.

Imponująco zapowiada się olbrzymi pochód stowarzyszeń i delegacyj z całego kraju oraz tysiącznych mas.

W czasie obchodu odbywać się będzie w Warszawie wielki trzydniowy Kongres Publicystów i Działaczy Katolickich.

DZIECI POLSKIE Z ZAGRANICY W POLSCE.

Do kraju przybędzie wkrótce 50 dzieci polskich z Francji, skierowanych tu na kolonje letnie przez Rodzinę Polskich Obrońców Ojczyzny w Douai. Zakwaterowaniem i wyżywieniem małych rodaków z Francji zajmie się Stowarzyszenie „Rodzina Wojskowa", zaś Ministerstwo Przemysłu i Handlu zapewni im bezpłatny przejazd morzem z Hawru do Gdyni, a Liga Popierania Turystyki przewiezie młodocianych podróżników z Gdyni na kolonje, następnie zaś umożliwi im zwiedzenie Warszawy, Częstochowy, Krakowa i Wilna.

BUDOWA KOLEJKI DO JEZIORA NAROCZ.

Najpiękniejsze i największe z jezior polskich — Narocz już wkrótce zostanie udostępnione dla masowego ruchu turystycznego. Dzięki wyasygnowaniu przez Ligę Popierania Turystyki zł. 20.000 będzie rozpoczęta w dniach najbliższych budowa kolejki wąsko-torowej na przestrzeni 4 km od stacji Konik do Naroczy. Budowa prowadzona będzie przez Ministerstwo Komunikacji przy pomocy Funduszu Pracy, który przydzielił drużyny junaków. Roboty jeszcze w tym sezonie powinny być zakończone, dzięki czemu jeden z najbardziej malowniczych zakątków Polski uzyska bezpośrednie połączenie z Wilnem i resztą Polski, co będzie miało wielkie znaczenie dla ruchu turystycznego.

POCIĄGI POPULARNE NA ZAWODY BALONOWE „GORDON-BENNETTA".

W związku z zawodami balonowymi o puhar im. Gordon-Bennetta, które odbędą się w Warszawie w dn. 30 sierpnia b. r., Liga Popierania Turystyki organizuje zjazd turystyczny pociągami popularnymi, dzięki czemu mieszkańcy wszystkich większych ośrodków Polski będą mieli możność obserwować tę największą imprezę lotniczą, w której Polska już dwukrotnie zajęła pierwsze miejsce.

Pociągi popularne wyruszą w dniu 29 sierpnia b. r. z Wilna, Brześcia, Radomia, Lublina, Równego, Lwowa, Krakowa, Katowic, Łodzi, Poznania, Torunia, razem więc z 11-tu miejscowości.

Karty kontrolne na te pociągi zaopatrzone będą w kupony uprawniające do wejścia na zawody.

JESIEŃ W CZTERECH MIASTACH.

Na zwiedzanie miast najlepszą porą jest jesień, gdy zaczyna się ożywiony ruch powakacyjny, atrakcje kulturalne, targi przemysłowe i t. p.

Pod hasłem „Jesień w miastach" organizuje Orbis cykle wycieczek 2-dniowych na zwiedzanie Warszawy (od 6 września), Krakowa (od 13 września), Lwowa (od 5 września) i Wilna (od 15 sierpnia).

Wycieczki te odbywać się będą w soboty i niedziele, a także w dni powszednie. Przejazdy za zniżkami kolejowemi. Pełne utrzymanie, nocleg i zwiedzanie miast za łączną sumę od 11.50 — 13.50 ł.

„JARMARK POLESKI".

Biura podróży w całej Polsce wydają już karty uczestnictwa na „Jarmark Poleski" — wielką imprezę turystyczną na Polesiu, który trwać będzie w Pińsku do 31 sierpnia b. r. z okazji dorocznego odpustu „Spasa".

Na odpust ten przybywa ludność łodziami z najodleglejszych zakątków Polesia, a na rzece Pinie odbywa się jedyny w swoim rodzaju targ.

Odpowiedzi Redakcji

W ostatnich czasach Redakcja TOURING'u otrzymała bardzo dużo różnych zapytań, co dobitnie świadczy o zainteresowaniu szerokiego ogółu naszych Sz. Czytelników organem Polskiego Touring Klubu. Niestety, na wszystkie listy nie możemy ze względów technicznych odpowiedzieć i dlatego w tym numerze załatwiamy zaledwie małą część „Listów do Redakcji".

KAD. WARSZAWA.

Do dnia 30 marca b. r. byłem urzędnikiem Magistratu m. Krakowa z uposażeniem 1.200 zł. Do dnia 14 kwietnia byłem bez zajęcia, w dniu 15 kwietnia objąłem stanowisko urzędnika kontraktowego w Ministerstwie Spraw Wojskowych z wynagrodzeniem 1.400 złotych. W lipcu b. r. nabyłem samochód za 7.200 zł. Ile wynosi przypadający mi do zwrotu podatek dochodowy i specjalny i kiedy najrychlej przypadająca mi do zwrotu suma winna mi być zwrócona?

— Przypadający do zwrotu podatek dochodowy wyniesie 13% ceny nabycia samochodu, podatek zaś specjalny — 10% tej ceny. Łączna zatem ulga wynosić będzie 23% od sumy zł 7.200, czyli zł 1.656. Podanie o ulgę może Pan złożyć już obecnie w każdym razie nie później niż w dniu 1 kwietnia 1937 r.

R. SZABŁOWSKI, KONAKRY (Francuska Gwinea).

Bardzo serdecznie dziękujemy za Pański „egzotyczny" list. Spieszymy poinformować Pana, że członkowie Polskiego Touring Klubu korzystają z całego szeregu ulg, ponadto zaś otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Ulgi wspomniane ważne są nie tylko w Polsce, lecz i zagranicą, a to z uwagi, iż Klub jest członkiem dwuch międzynarodowych organizacji turystycznych A.I.T. oraz C.C.T.I. Polski Touring Klub wydaje tryptyki i międzynarodowe prawa jazdy i każdy członek ma prawo dokumenty te uzyskać a specjalnych warunkach.

Dziękujemy za słowa uznania i będziemy Panu wysyłać do Konakry po dwa egzemplarze naszego wydawnictwa „Touring".

R. F. KATOWICE

Do końca maja b. r. zajmowałem się prywatną praktyką lekarską. Dochody moje za ten czas wyniosły 4.860 zł. Z dniem 1 maja objąłem posadę w szpitalu samorządowym z wynagrodzeniem 800 zł miesięcznie, płatnem zgóry, bez prawa prywatnej praktyki. W kwietniu nabyłem samochód za 8.000 zł. Jak mam postąpić, abym uzyskał najkorzystniejszy zwrot podatku z tytułu nabycia nowego samochodu i kiedy najrychlej mogę liczyć na otrzymanie przypadającej mi do zwrotu sumy?

— Najbardziej korzystnem będzie potrącenie ceny kupna samochodu z wynagrodzeń otrzymanych ze szpitala, ponieważ wynagrodzenia te podlegają podatkowi dochodowemu oraz specjalnemu — ulga więc dotyczyć będzie obydwu podatków. Podanie o ulgę winien Pan złożyć do urzędu skarbowego w terminie do dnia 1 kwietnia 1937 r., jednak nie wcześniej niż w lutym tegoż roku, ponieważ z dniem 1 lutego otrzymane przez Pana wynagrodzenie osiągnęło wysokość równą cenie nabycia samochodu.

J. DMOCHOWSKI, OSTROWIEC.

W najbliższym czasie odbędzie się Walne Zebranie członków Koła „Właścicieli Polskiego Fiata". Zaproszenia będą wysyłane imiennie. „Koło" jest już zorganizowane i w niedalekiej przyszłości będzie ogłoszony regulamin, który również prześlemy Panu.

C. KACZKOWSKI, ZATURCE

W razie wyjazdu zagranicę może Pan uzyskać, jako członek P. T. Klubu, legitymację członkowską Międzynarodowego Związku Turystycznego (A.I.T.) bez żadnej specjalnej dopłaty.

PANI S. TURSKA, STRASBOURG

Miesięcznik „Touring" znajduje się we wszystkich większych hotelach zagranicą oraz w czytelniach Touring Klubów na całym świecie.

Z. M. POZNAŃ.

Dekret Prezydenta R. P. oraz rozporządzenie wykonawcze o ulgach dla nabywców pojazdów mechanicznych ograniczając ulgi do nowych samochodów wzgl. motocykli, których cena nie przekracza 12.000 zł. postanawia, że rozumieć tu należy cenę za pojazd w stanie gotowym do użytku, a więc cenę podwozia łącznie z karoserją. Jeżeli zatem firma sprzedająca samochód wystawi osobny rachunek na koła zapasowe i inne części lub urządzenia, które nie są konieczne do kompletnego wyposażenia pojazdu, aby był on gotowym do użytku, nie popełni przekroczenia, jednakże obliczenie ulgi nastąpić może tylko od sumy wymienionej w pierwszym rachunku za samochód wyposażony w te wszystkie części jakie niezbędne są do normalnego użytkowania samochodu.

Z. K. WARSZAWA, MOKOTOWSKA 36.

Mieszkam przy ul. Mokotowskiej 36, uposażenie pobieram jako urzędnik Ministerstwa Przemysłu i Handlu w temże Ministerstwie (ul. Elektoralna), a ponadto jestem administratorem domu przy ul. Brzozowej 8 ze stałem uposażeniem miesięcznem. Do którego urzędu skarbowego mam wnieść podanie o zwrot podatku specjalnego i podatku dochodowego, przysługującego mi z tytułu nabycia nowego samochodu?

— Do 27 Urzędu Skarbowego, jako właściwego ze względu na miejsce zamieszkania.

* * *

Na odpowiedzi pisemne prosimy załączać znaczki pocztowe. Listy prosimy adresować REDAKCJA „TOURING" — Warszawa, Kredytowa 5.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

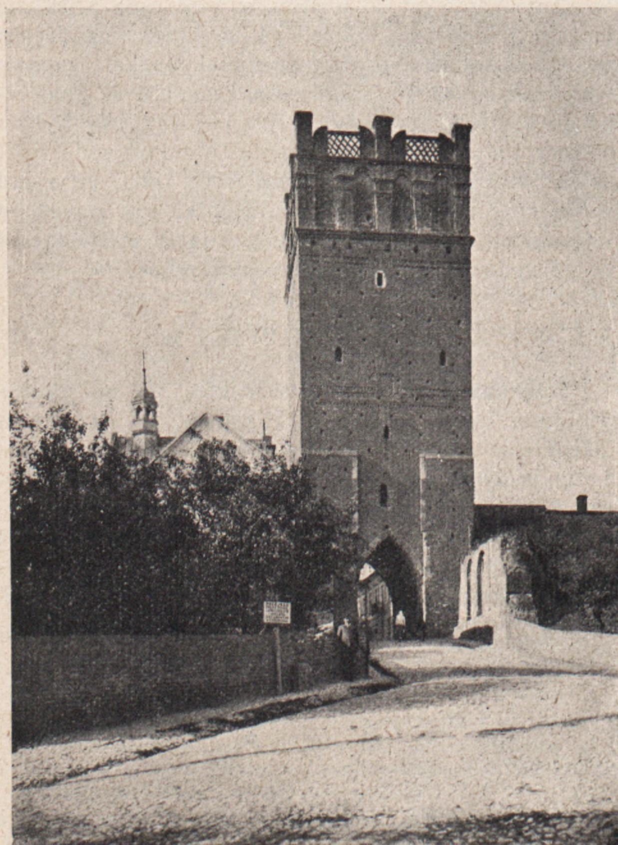
(od 15.7. do 15.8.1936 r.)

PRZEWODNIK TURYSTYCZNY.

Ukazał się na półkach księgarskich „Przewodnik Podróżniczo-Turystyczny" wydany nakładem Polskiego Biura Podróży Orbis. Wydawnictwo to ma za zadanie dostarczenie turyście całego szeregu wiadomości podstawowych z dziedziny turystyki krajowej, zagranicznej, morskiej oraz t. zw. „sztuki podróżowania". Przewodnik zorjentuje czytelników, jak można tanio i wygodnie odbywać podróże i wycieczki wszelkiemi środkami lokomocji w kraju i zagranicą.

PRZEWODNIK PO WOJEWÓDZTWIE TARNOPOLSKIEM

Przy poparciu Wydziału Turystyki Ministerstwa Komunikacji i pomocy finansowej Ligi Popierania Turystyki został wydany, nakładem Podolskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego w Tarnopolu, nowy „Przewodnik po Województwie Tarnopolskiem", opracowany przez mgra Tomasza Kunzeka, założyciela i dotychczasowego prezesa Towarzystwa. Przewodnik będący właściwie dosyć obszerną monografją krajoznawczą Wojew. obejmuje 300 stron tekstu, 82 ilustracje i 2 mapki i składa się z dwóch części: pierwsza ogólna opisuje położenie, historję terenu, architekturę zabytków, stosunki gospodarcze, zwyczaje i kulturę ludności i wogóle właściwości regjonalne Województwa, podając jednocześnie szereg praktycznych informacyj dla użytku turystów i wycieczek.



Sandomierz. Brama Opatowska. Fot. H. Poddęski

Część szczegółowa ujęta w nowoczesną formę opisową i linjami komunikacyjnemi, z zastosowaniem sposobu, używanego w przewodnikach baedeckerowskich, podaje w 25-ciu rozdziałach opisy z górą 200-tu miejscowości. W opisach tych przeważnie bardzo dokładnych, zestawił autor niemal wszystkie zabytki historyczne i artystyczne Województwa, oraz osobliwości przyrody i wogóle uwypuklił zasługujące na uwagę, a posiadające charakterystyczne cechy.

Wartościowa ta książka odda niewątpliwie duże praktyczne usługi turystom i wycieczkom, a innych czytelników zorjentuje w właściwościach województwa. Dlatego też wydawnictwo zasługuje w zupełności na jaknajszersze rozpowszechnienie.

* * *

Skrzydlata Polska Nr. 8, sierpień 1936 r.

Lot Polski Nr. 15 lipiec, Nr. 16, sierpień 1936.

Motocykl Nr. 2, lipiec, 1936.

Przemysł Naftowy, Nr. 14 i Nr. 15.

Kopalnictwo Naftowe Nr. 6, czerwiec, 1936.

Wiadomości Wędkarskie Nr. 4, lipiec, 1936.

Autobus, lipiec, 1936 r.

„The Record" official publication A. A. of Ceylon, 15 lipiec, 1936 r.

La Revue du Touring Club de France Nr. 500, lipiec 1936, Nr. 501, sierpień 1936.

Revue du Touring Club de l'Iran, czerwiec, 1936 r.

„La vie d'Italia", sierpień, 1936 r.

„Motorwelt", Berlin, Nr. 15 sierpień.

„Camping", Londyn, sierpień.

„Motor" Kopenhaga od Nr. 27 — 30, czerwiec, lipiec i sierpień.

South African Travel News, Nr. 57.

Shell Aviation News, Nr. 61, lipiec.

Europa Touring Revue, Nr. 11.

„Contennial News" Dellas, Texas, lipiec.

„Touring Club do Brasil" Rio de Janeiro Nr. 35 i Nr. 36.

„Touring Club de Belgique, Nr. 15, sierpień.

The C. T. C. Gazette, Londyn Nr. 8, sierpień.

O „Touring" Português, Lisbona, lipiec.

Giornale del Turismo, Rzym, sierpień.

„L'Echo de Belgrade", Belgrad, lipiec.

„Touring", Berno Nr. 31, lipiec.

„Motorista", Praha, sierpień.

„Osterreichische Touring Zeitung" — Wiedeń, Nr. 8, sierpień 1936.

„Automobile Facts and Figures", wydawnictwo Automobile Manufactures Association, New York 1936.

„Teurikyo" Mishima, Tambaichi, Japonja, Nr. 71 z dn. 10.7.36.

„Der Selbstfahrer, Hamburg, Nr. 11, lipiec 1936.

„Texas Automobile Magazine, Dallas, Texas.

HOTELE

polecane przez Polski Touring Klub

w kraju

WARSZAWA
Europejski, Krak. Przedm. 13
Polonia-Palace, Al. Jerozolimska 39
Bristol, Kr. Przedm. 42.
Angielski, Wierzbowa 6
Savoy, Nowy Świat 58

LWÓW
Krakowski
Warszawski

GDYNIA
Pensjonat „Laguna", Kamienna Góra

ŁÓDŹ
Grand Hotel, Piotrkowska 72
Savoy, Traugutta 6
Manteufel, Zachodnia 45
Polonja, Narutowicza 38
Polski, Piotrkowska 3

KRAKÓW
Hotel Pollera, Szpitalna 30

POZNAŃ
Hotel Bazar
Hotel Britania, Św. Marcin 44

WILNO
Hotel St. George

MŁAWA
Hotel Polski

KAZIMIERZ n/Wisłą
Hotel-Pensjonat, Kasyno

zagranicą

(które udzielają zniżek członkom P. T. K. za okazaniem legitymacji).

ANGLJA

LONDYN
Grosvenor House, Park Lane
Plaza Hotel, Leicester Square

NEWQUAY
Headland Hotel

BOURNEMOUTH
The Alexandra Private Hotel

STRATFORD-UPON-AVON
Red Horse Hotel

AUSTRJA

SEMMERING
Brand Hotel Panhaus

LINZ
Hotel Weinzinger

HOLANDJA

AMSTERDAM
Carlton Hotel

WŁOCHY

CAPRI
Hotel Grotte Bleue Cortina D'Ampezzo

FPORENCE
Grand Hotel Baglioni
Hotel Bonciani

GENOVA
Grand Hotel Miramare et de la Ville

MILANO
Grand Hotel Metropole, Place du Dome

MONTECATINI
Hotel Terminus Bristol Belloni

RAPALLO
Hotel Bristol

ROMA
Hotel Ludovisi
Hotel Romano via S. Basilio, 47

SIENA
Grand Hotel Royal-Siena

TEORMINA **(SICILIA)**
Hotel Belvedere

VARESE **(COMO)**
Palace Grand Hotel-Verese

VENEZIA
Hotel Universo
Hotel D'Italie Bauer Grünwald Albergo „Rialto"

WĘGRY

BUDAPESZT
Hotel Continental

NIEMCY

ALTONA
Hotel Keiserhof

BERLIN
Das Auto Hotel Saldernstrasse 5 - 7 Charlottenburg
Hotel-Pension Zooblick, Kurfürstenstrasse 100

BRAUNSCHWEIG
Park Hotel Braunschweig

SZWAJCARJA

VEVEY
Grand Hotel d'Angleterre

WYSPY KANARYJSKIE

SANTA CRUZ DE TENERIFE
Palace Hotel, Plaza 1 le Mayo, 14

FRANCJA

AIX-LES-BAINS
Splendide-Royal et Excelsior

ARCACHON
Grand Hotel Regina et D'Angleterre

BOULOGNE-SUR-MER
Hotel Imperial

CANNES
Galia Palace

HENDAYE
Grand Hotel Imatz

LOURDES
Panoramic-Hotel

LYON
Carlton Hotel
Globe et Cecil Hotel

MARSEILLE
La Reserve-Palace Hotel

PARIS
Hotel Mont-Fleuri, 31 Av. de la Grande Armee

LE TOUQUET
Hotel Regina

ST. RAPHAEL
Hotel de la Plage

TOURS
Hotel Metropole
Hotel de l'Univers

MENTON
Palais des Fleurs Hotel

HISZPANJA

MADRID
Hotel Nacional, Pasco del Prado Calle Canalejas

SEVILLA
Hotel Majestic,

Do

Redakcji miesięcznika „**Touring**"

w Warszawie
Kredytowa 5

Proszę — Prosimy* o wciągnienie mnie / naszej firmy na listę prenumeratorów miesięcznika „**Touring**", oficjalnego organu Polskiego Touring Klubu.

Należność w kwocie zł.................... za okres .... miesięcy

przekaz .... pocztą / na PKO—Konto Nr. 12563

(wyraźny podpis)

Adres: ....

....

* niepotrzebne skreślić

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04, P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 6.—, półrocznie zł. 3.00.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. **Redaktor:** Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 7 Tel. 11-40-45.

Gdynia: Dworzec morski. Fot. H. Poddębski.

Będzin: Ruiny zamku. Fot. H. Poddębski.